STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 18650
1 juli
2015

Besluit van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu houdende beleidsregels omtrent personeel als bedoeld in de Spoorwegwet.

Datum: 30 juni 2015
Kenmerk: ILT-2015/47318

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 4:81, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht;

Gelet op de artikelen 49 tot en met 54a, 76 en 77 van de Spoorwegwet en de artikelen 3, 13 en 21 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011;

Besluit:

Artikel 1

1. Bij de beoordeling of er voldaan is aan de verplichtingen in artikel 13, tweede, derde en vierde lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011, tot het vermelden van de spoorvoertuigen en de hoofdspoorweginfrastructuur waarop het bevoegdheidsbewijs betrekking heeft, hanteert de Inspectie Leefomgeving en Transport de voorwaarden die zijn opgenomen in bijlage 1 bij deze beleidsregel.

2. Indien de Inspectie Leefomgeving en Transport besluit een last onder bestuursdwang of last onder dwangsom op te leggen vanwege overtreding van artikel 13, tweede, derde en vierde lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011, richt het besluit tot oplegging van die last zich tot degene onder wiens gezag de machinist zijn functie uitoefent.

Artikel 2

Indien gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid van artikel 13, vijfde lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 om de bevoegdheid van rangeerder of wagencontroleur aan te tekenen op het bevoegdheidsbewijs, wordt het bevoegdheidsbewijs van de betreffende machinist voor de uitoefening van zijn werkzaamheden als rangeerder of wagencontroleur door de Inspectie Leefomgeving en Milieu tevens aangemerkt als een bedrijfspas als bedoeld in artikel 51 van de Spoorwegwet.

Artikel 3

Bij de beoordeling of is voldaan aan artikel 50, derde lid, van de Spoorwegwet is het toegestaan om de kennis van de infrastructuur in te laten brengen door een tweede machinist in de cabine, mits is voldaan aan bijlage 2 bij deze beleidsregel.

Artikel 4

1. Een machinist is in beginsel niet bevoegd om werkzaamheden als rangeerder uit te oefenen.

2. Een machinist die bevoegd is als machinist met volledige bevoegdheid of als machinist met beperkte bevoegdheid op 15 november 2011[1], mag werkzaamheden als rangeerder uitoefenen, mits:
   a. degene onder wiens gezag die functie wordt uitgeoefend ervoor zorg heeft gedragen dat de machinist periodiek een herinstructie heeft gevolgd ten aanzien van de juiste uitvoering van werkzaamheden als rangeerder en
   b. blijvend voldaan is aan de medische en psychologische eisen van rangeerder.

3. Het splitsen en samenstellen van reizigerstreinen met een automatische koppeling, waarbij vanuit de cabine wordt ge- of ontkoppeld, is een activiteit die behoort tot de bevoegdheid van een machinist, voor zover opgeleid, geëxamineerd en geherinstrueerd als machinist Reizigers.

[1] Dit is de datum van inwerkingtreding van het ‘personeelsdeel’ van het Besluit spoorwegpersoneel 2011, zie Stb. 2011, 240 en Stb. 2011, 518.

Artikel 5

Een ontheffing als bedoeld in artikel 54a van de Spoorwegwet kan op verzoek worden verleend aan een machinist die tot 1 juli 2014 werd aangemerkt als machinist minimaal bevoegd als bedoeld in het Besluit spoorwegpersoneel, indien de betreffende persoon spoorvoertuigen bestuurt op delen van de hoofdspoorweginfrastructuur die functioneel zijn gescheiden van de rest van de hoofdspoorweginfrastructuur.

Artikel 6

1. Deze beleidsregel wordt met toelichting in de Staatscourant geplaatst.

2. Deze beleidsregel, uitgezonderd artikel 5, treedt in werking met ingang van 1 juli 2015.

3. Artikel 5 treedt in werking met ingang van de dag van inwerkingtreding van artikel 54a van de Spoorwegwet.

Artikel 7

De citeertitel van deze beleidsregel is: Beleidsregel personeel Spoorwegwet.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
namens deze,
De inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport
J. Thunnissen

BIJLAGE 1

Voorwaarden voor verwijzingen

De Inspectie Leefomgeving en Transport hanteert bij het toezicht op de naleving en de handhaving van artikel 13, tweede, derde en vierde lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011, de volgende voorwaarden:

1. Het bevoegdheidsbewijs voldoet aan bijlage II van Verordening EU 36/2010[2].
2. Wat betreft het vermelden van de spoorvoertuigen en de hoofdspoorweginfrastructuur waarop het bevoegdheidsbewijs betrekking heeft, mag er worden verwezen naar een ander document of digitaal hulpmiddel, mits:
   a. dat andere document of digitaal hulpmiddel onmiddellijk raadpleegbaar en begrijpelijk is voor een toezichthouder, en
   b. deze werkwijze is beschreven in een procedure die deel uitmaakt van het veiligheidsbeheerssysteem van de spoorwegonderneming die het bevoegdheidsbewijs heeft uitgegeven.
3. Als er, wat betreft het vermelden van de hoofdspoorweginfrastructuur waarop het bevoegdheidsbewijs betrekking heeft, gebruik wordt gemaakt van afkortingen, dan moeten dat de in bijlage 6 bij de Regeling spoorverkeer gebruikte afkortingen zijn.

[2] Verordening (EU) nr. 36/2010 van de Commissie van 3 december 2009 inzake communautaire modellen voor vergunningen van machinisten, aanvullende bevoegdheidsbewijzen, gewaarmerkte afschriften van aanvullende bevoegdheidsbewijzen en aanvraagformulieren voor vergunningen van machinisten, in het kader van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

BIJLAGE 2

Inbreng van kennis van de infrastructuur door een tweede machinist in de cabine

Het is toegestaan om kennis van de betreffende infrastructuur 'in te brengen' door aanwezigheid van een tweede machinist in de cabine, in de volgende situaties:

a. Wanneer verstoring van de spoordienst de omleiding van treinen of het onderhoud van de sporen noodzakelijk maken, volgens de instructies van de infrastructuurbeheerder;
b. Voor uitzonderlijke, eenmalige goederenvervoerdiensten, indien de infrastructuurbeheerder hiermee instemt;
c. Voor het afleveren of demonstreren van een nieuwe trein of locomotief;
d. Voor uitzonderlijke eenmalige diensten van historische treinen;
e. Voor het opleiden en examineren van machinisten.

Het is toegestaan om kennis van de betreffende infrastructuur 'in te brengen' door aanwezigheid van een tweede machinist in de cabine, onder de volgende voorwaarden.

1. Ook de tweede persoon moet 'machinist' zijn, dus beschikken over een geldige machinistenvergunning en bevoegdheidsbewijs.
2. De spoorwegonderneming onder wiens gezag de rit plaatsvindt heeft het werken met twee machinisten opgenomen in een procedure die deel uitmaakt van het veiligheidsbeheersysteem. De spoorwegonderneming besteedt daarbij aandacht aan de volgende aspecten:
   a. Wie is de juridisch bestuurder?
   b. Wie kan/moet ingrijpen in geval van nood?
   c. Wie voert de (veiligheids-)communicatie met de treindienstleider?
3. De machinisten moeten elkaar kunnen horen en begrijpen.
4. De infrastructuurbeheerder wordt vooraf van de rit in kennis gesteld.

TOELICHTING

1. Aanleiding en doel

Op 15 november 2011 is de nieuwe wetgeving met betrekking tot personen met een veiligheidsfunctie op het spoor in werking getreden. Sindsdien worden met enige regelmaat aan de inspecteurs van de Inspectie Leefomgeving en Milieu (ILT) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu door verschillende partijen uit de spoorsector vragen gesteld over de toepassing en praktische invulling van verschillende artikelen met betrekking tot spoorwegpersoneel. Deze vragen uit de spoorsector geven niet alleen aanleiding om de toepassing van de regelgeving omtrent spoorwegpersoneel te verduidelijken, maar tevens om de geldende regelgeving op dit gebied te wijzigen of aan te vullen.

Met onderhavige beleidsregel wordt aangegeven op welke wijze ILT haar toezichthoudende en handhavende taak invult met betrekking tot verschillende artikelen die zien op spoorwegpersoneel. Hierdoor wordt uitgelegd wanneer er sprake is van een overtreding van die artikelen en dus ook wanneer er gebruik gemaakt kan worden van de bevoegdheden tot oplegging van een last onder bestuursdwang[3], van een last onder dwangsom[4] of tot oplegging van een bestuurlijke boete. Tevens kan de uitleg van de artikelen een rol spelen in het kader van de behandeling van een vergunningaanvraag, bijvoorbeeld een aanvraag om verlening van een veiligheidscertificaat.
Specifiek geldt voor de in artikelen 2 tot en met 4 bedoelde gevallen dat hierbij sprake is van een invulling die afwijkt van de geldende regelgeving. Echter, met deze wijze van gedogen wordt invulling gegeven aan de wens vanuit de spoorsector om snel duidelijkheid te geven en wordt vooruitgelopen op een zo snel mogelijke en overeenkomstige aanpassing van die regelgeving.

In deze beleidsregel komen de volgende onderwerpen aan de orde:
1. verwijzingen op bevoegdheidsbewijzen en normadressaat (artikel 1);
2. aantekening op bevoegdheidsbewijs van bevoegdheid als rangeerder of wagencontroleur (artikel 2);
3. inbreng van kennis van de infrastructuur door een extra machinist (artikel 3);
4. afschaffen afgeleide bevoegdheden (artikel 4);
5. ontheffingen op grond van artikel 54a Spoorwegwet (artikel 5).

Met de beleidsregel wordt beoogd een richtlijnconforme uitleg te geven aan de bepalingen van de Spoorwegwet en het Besluit spoorwegpersoneel 2011. De richtlijn in kwestie is de Richtlijn 2007/59/EG inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (voorts: de Machinistenrichtlijn).

Naar verwachting zal deze beleidsregel regelmatig worden aangevuld met andere onderwerpen die vallen onder de noemer ‘personeel Spoorwegwet’ en worden geactualiseerd als bijvoorbeeld een wetswijziging daartoe noopt.

2. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1, eerste lid: verwijzing op bevoegdheidsbewijzen

In artikel 1, eerste lid, van de beleidsregel wordt ingegaan op de verwijzingen die soms worden gedaan op bevoegdheidsbewijzen.

Bij het toezicht op de naleving van artikel 13, tweede, derde en vierde lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 is geconstateerd dat er onduidelijkheid is over wat er wordt verstaan onder ‘vermelden op het bevoegdheidsbewijs’.

Als een machinist op verschillende soorten spoorvoertuigen en op verschillende baanvakken bevoegd is, is er op het bevoegdheidsbewijs te weinig ruimte om die informatie te vermelden. Ook is geconstateerd dat er spoorwegondernemingen zijn die voor het vermelden van de spoorvoertuigen en infrastructuur waarvoor de machinist bevoegd is, verwijzen naar een digitaal hulpmiddel, zoals een tablet of smartphone. Bovendien ervaren spoorwegondernemingen het steeds opnieuw verstrekken

[3] Artikel 76 Spoorwegwet
[4] artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht

van een bevoegdheidsbewijs omdat de informatie die erop staat niet meer actueel[5] is, als een onnodige belasting.

Artikel 1, eerste lid, van de beleidsregel komt erop neer dat verwijzingen op bevoegdheidsbewijzen zijn toegestaan, onder de in bijlage 1 geformuleerde voorwaarden.

Voorwaarde 1 luidt: Het bevoegdheidsbewijs moet voldoen aan bijlage II van Verordening EU 36/2010[6]. In bijlage II van genoemde Verordening is het communautaire model van het (aanvullend)[7] bevoegdheidsbewijs vastgesteld. In deze bijlage is onder meer bepaald dat het bevoegdheidsbewijs een vouwbaar document[8] is, met als afmetingen 10 cm x 21 cm (niet gevouwen) zodat er drie buitenbladzijden en drie binnenbladzijden zijn. De binnenbladzijden bevatten de types rollend materieel die de machinist mag besturen (types, datum van eerst evaluatie) en de lijst met infrastructuur waarop de machinist mag rijden. Als de informatie niet in de beschikbare ruimte past, mogen extra binnenbladzijden worden toegevoegd.

Met voorwaarde 2 wordt beoogd dat niet alleen toevoegen van extra bladzijden, maar ook verwijzingen naar andere documenten of een digitaal hulpmiddel zijn toegestaan. Voorwaarde 2, onderdeel a, komt voort uit de verplichting tot het aan toezichthouders of opsporingsambtenaren op eerste vordering tonen van het bevoegdheidsbewijs uit artikel 51, vierde lid, van de Spoorwegwet. Het moet niet zo zijn dat bijvoorbeeld door problemen met het digitale hulpmiddel of door onduidelijke verwijzingen niet kan worden voldaan aan de verplichting tot op eerste vordering tonen.
Als extra achtervang is in onderdeel b voorgeschreven dat de spoorwegonderneming die het bevoegdheidsbewijs uitgeeft en die behoefte heeft aan verwijzingen, een procedure opneemt in haar veiligheidsbeheerssysteem waarin de wijze van verwijzen is beschreven.

Voorwaarde 3 komt voort uit hetzelfde streven. De ILT wil niet dat het voor haar inspecteurs een zoekplaatje wordt om te kunnen constateren of een machinist op de betreffende infrastructuur of op het betreffende spoorvoertuig bevoegd is. Dus het gebruik van afkortingen is wel toegestaan, maar dan alleen maar de binnen het spoorse domein gebruikelijke afkortingen.

Deze beleidsregel heeft geen betrekking op hoe autoriteiten in andere EU-lidstaten omgaan met bevoegdheidsbewijzen. Het is dus mogelijk dat een buitenlandse autoriteit het gebruik van een bevoegdheidsbewijs waarop bijv. wordt verwezen naar een iPad, niet toestaat, en daartegen handhavend optreedt.

Artikel 1, tweede lid: normadressaat

Artikel 1, tweede lid, van deze beleidsregel komt er op neer dat ter zake van een onjuiste of onduidelijke verwijzing op een bevoegdheidsbewijs ex artikel 13, tweede lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011, een eventueel handhavingsbesluit zich zal richten tot de spoorwegonderneming. Uit artikel 51a van de Spoorwegwet blijkt dat de spoorwegonderneming onder wiens gezag een machinist werkzaam is, degene is die het bevoegdheidsbewijs moet verschaffen. Het ligt dus voor de hand om een handhavingsbesluit te richten tot die spoorwegonderneming, omdat dat degene is die de van toepassing zijnde spoorvoertuigen en hoofdspoorweginfrastructuur vermeldt op het bevoegdheidsbewijs.

Het gaat hierbij alleen maar om het opleggen van een last onder bestuursdwang of last onder dwangsom ter zake van niet juiste of niet volledige vermeldingen; het opleggen van een bestuurlijke boete is niet mogelijk ter zake van overtreding van artikel 13, tweede lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011.

Het opleggen van een bestuurlijke boete is wel mogelijk ter zake van overtreding van het verbod, genoemd in artikel 53, derde lid onder b, van de Spoorwegwet. De normadressaat is dan (uiteraard) ook de spoorwegonderneming, omdat zij degene is die de veiligheidsfunctie van machinist doet uitoefenen, door een persoon die niet beschikt over een geldig bevoegdheidsbewijs. Als een bevoegdheidsbewijs niet vermeldt wat het krachtens de wet en deze beleidsregel moet vermelden, met andere

---

[5] Een bevoegdheidsbewijs heeft een onbeperkte geldigheidsduur, maar door veranderingen in medische of psychologische omstandigheden of van gewenste inzet op bepaalde infrastructuur of voertuigen, kan het nodig zijn een nieuw bevoegdheidsbewijs te verstrekken.

[6] Verordening (EU) nr. 36/10 van de Commissie van 3 december 2009 inzake communautaire modellen voor vergunningen van machinisten, aanvullende bevoegdheidsbewijzen, gewaarmerkte afschriften van aanvullende bevoegdheidsbewijzen en aanvraagformulieren voor vergunningen van machinisten, in het kader van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

[7] Verordening (EU) nr. 36/10 spreekt van 'aanvullend bevoegdheidsbewijs'; richtlijn 2007/59/EG en de nationale wetgeving, bijv. artikel 51a, vierde lid, van de Spoorwegwet noemt dat 'bevoegdheidsbewijs'.

[8] Zie Hoofdstuk II van bijlage II, met als titel 'fysieke kenmerken van het aanvullende bevoegdheidsbewijs'

woorden als een bevoegdheidsbewijs een andere wijze van verwijzingen bevat dan is opgesomd in bijlage 1 bij deze beleidsregel, is er geen geldig bevoegdheidsbewijs. Dan overtreedt de spoorwegonderneming het eerder genoemde verbod van artikel 53, derde lid onder b, van de Spoorwegwet.

Artikel 1, tweede lid, van deze beleidsregel heeft geen betrekking op de situatie waarin een bevoegdheidsbewijs niet op eerste vordering wordt getoond aan een toezichthouder of opsporingsambtenaar, wat verplicht is op grond van artikel 51, vierde lid, van de Spoorwegwet. Een eventueel handhavingsbesluit[9] op grond van overtreding van genoemd artikellid, kan zich alleen maar richten tot de machinist.

Artikel 2: aantekening op bevoegdheidsbewijs van bevoegdheid als rangeerder of wagencontroleur

Een bevoegdheidsbewijs is een document dat wordt gehanteerd voor en door machinisten. Artikel 13, vijfde, lid van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 bepaalt echter dat de bevoegdheid als rangeerder of wagencontroleur eveneens kan worden aangetekend op het bevoegdheidsbewijs van een machinist. De toelichting bij dit artikellid[10] geeft aan dat dit artikellid is toegevoegd om het aantal documenten dat personen met een gecombineerde functie van machinist en wagencontroleur of rangeerder bij zich dient te hebben, te beperken.

In artikel 51, eerste lid, van de Spoorwegwet is aangegeven dat een spoorwegonderneming aan (alle) onder zijn gezag werkende veiligheidsfunctionarissen een bedrijfspas moet verschaffen. In het derde lid van artikel 51 Spoorwegwet wordt een uitzondering gemaakt voor machinisten. In artikel 14 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 worden ook treindienstleiders en rangeerders en wagencontroleurs met een standplaats in het buitenland[11] uitgezonderd van de verplichting tot het hebben van een bedrijfspas.

Rangeerders en wagencontroleurs met een standplaats in Nederland dienen dus over een bedrijfspas te beschikken.

Met artikel 2 van deze beleidsregel wordt benadrukt, dat het verschaffen van een bedrijfspas aan rangeerders en wagencontroleurs die tevens machinist zijn, en waarbij de bevoegdheid als rangeerder of wagencontroleur op het bevoegdheidsbewijs van de machinist is aangetekend, niet nodig is. Andersom geredeneerd: dergelijke rangeerders en wagencontroleurs hoeven niet over een aparte bedrijfspas te beschikken. Bij een rangeerder of wagencontroleur, die tevens machinist is, en die zijn bevoegdheid als rangeerder of wagencontroleur op het bevoegdheidsbewijs heeft aangetekend, is het bevoegdheidsbewijs het document waaruit zijn bevoegdheid blijkt (en niet de bedrijfspas). Het document dat een dergelijke rangeerder of wagencontroleur op grond van artikel 51, vierde lid, van de Spoorwegwet op eerste vordering moet tonen aan een toezichthouder of opsporingsambtenaar is dan ook het bevoegdheidsbewijs.

Hoewel de geldigheidsduur van het bevoegdheidsbewijs en van de bedrijfspas onbepaald is[12], wordt de geldigheidsduur in de praktijk vaak gekoppeld aan het verstrijken van een psychologische of medische keuringstermijn. Spoorwegondernemingen die gebruik willen maken van de mogelijkheid om de bevoegdheid als rangeerder of wagencontroleur aan te tekenen op het bevoegdheidsbewijs, dienen indien zij een beperkte geldigheidsduur hanteren, de geldigheidsduur te hanteren die het eerste afloopt.

Artikel 3: inbreng van kennis van de infrastructuur door een tweede machinist in de cabine

Ingevolge artikel 50, derde lid, van de Spoorwegwet beschikt een machinist – onder meer – over een geldig bevoegdheidsbewijs dat betrekking heeft op de spoorvoertuigen waarmee en op de hoofdspoorweginfrastructuur waarvan gebruik wordt gemaakt. Op grond van artikel 53, derde lid, onderdeel c, van de Spoorwegwet is het verboden om de functie van machinist uit te doen oefenen door een persoon die niet beschikt over een bevoegdheidsbewijs dat betrekking heeft op de spoorvoertuigen waarmee en op de hoofdspoorweginfrastructuur waarvan gebruik wordt gemaakt.
In de praktijk blijkt er echter behoefte te zijn aan de inbreng van specifieke kennis van de infrastructuur (bijv. wegbekendheid) door een tweede machinist, omdat de eerste machinist niet beschikt over die

---

9 Dan is wél een bestuurlijke boete mogelijk, zie artikel 77, eerste lid van de Spoorwegwet en de Beleidsregel bestuurlijke boetes Spoorwegwet.
10 Stb. 2012, nr. 653, blz. 15
11 Mits de rangeerders en wagencontroleurs, in dienst van een in het buitenland gevestigde spoorwegonderneming, slechts dienst doen op een nabij de rijksgrens gelegen station en mits zijn voldoen aan de in het land van standplaats geldende eisen.
12 Zie artikel 13, zesde lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 voor de geldigheidsduur van het bevoegdheidsbewijs en artikel 14, derde lid van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 voor de geldigheidsduur van de bedrijfspas.

kennis. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het rijden met gespecialiseerde onderhoudsmachines of met historisch materieel, waarbij de machinist wel de voertuigkennis heeft, echter niet beschikt over de juiste kennis van de te berijden infrastructuur.
In een wijziging van het voormalige Besluit spoorwegpersoneel werd hier nog uitdrukkelijk aandacht aan gegeven, maar in het huidige Besluit spoorwegpersoneel 2011 niet meer. Dit nieuwe Besluit spoorwegpersoneel 2011 zegt niets meer over het zogenoemde piloteren. Het Besluit gaat daarmee uit van maar één persoon die een trein mag besturen, en dat is een machinist.
In artikel 3 van deze beleidsregel is bepaald dat de kennis van de infrastructuur mag worden ingebracht door een tweede machinist in de cabine, mits is voldaan aan het bepaalde in bijlage 2 bij deze beleidsregel.
Bijlage 2 omschrijft vijf situaties (a tot en met e) waarin en vier voorwaarden (1 tot en met 4) waaronder het is toegestaan om de kennis van de infrastructuur in te laten brengen door een tweede machinist. De situaties zijn overgenomen uit artikel 4, tweede lid, van de Machinistenrichtlijn. De voorwaarden zijn deels ontleend aan de tekst van toelichting op het voormalige Besluit spoorwegpersoneel zoals dat in 2009 werd gewijzigd en deels aan artikel 4, tweede lid, van de Machinistenrichtlijn.

Toelichting per voorwaarde.

Voorwaarde 1.
Als een spoorwegonderneming behoefte heeft aan het werken met twee personen (in plaats van één), dan horen beide personen machinist te zijn. Dat beide personen machinist moeten zijn, is af te leiden uit artikel 4, tweede lid, van de Machinistenrichtlijn.
Dat beide personen machinist moeten zijn, betekent dus dat het niet is toegestaan dat een rangeerder een machinist begeleidt naar delen van de infrastructuur die de machinist niet kent, met als doel het inbrengen van de wegbekendheid.

Voorwaarde 2.
Als een spoorwegonderneming wenst te werken met twee machinisten, is het noodzakelijk dat die werkwijze goed wordt doordacht. ILT vindt het noodzakelijk dat die werkwijze wordt opgenomen in het veiligheidsbeheersysteem, omdat er een aantal aspecten is dat nadrukkelijk aandacht behoeft:
a. wie is juridisch bestuurder?
b. wie kan/moet ingrijpen in geval van nood? Dit aspect hangt nauw samen met de vorige vraag, maar heeft ook te maken met de inrichting van de cabine: waar bevindt zich de noodreminrichting?
c. wie voert de (veiligheids-)communicatie met de treindienstleider?

Voorwaarde 3.
De voorwaarde dat de personen elkaar moeten kunnen horen en begrijpen is ontleend aan de toelichting op de wijziging van het Besluit spoorwegpersoneel[13] waar was bepaald dat de persoon zich ‘zowel qua taal als qua inhoud met die persoon kan verstaan’.

Voorwaarde 4.
Artikel 4, tweede lid, van de Machinistenrichtlijn bepaalt dat ‘wanneer op deze wijze een extra bestuurder wordt ingezet, de infrastructuurbeheerder daarvan op de hoogte wordt gesteld’. Dit betekent in de praktijk dat de desbetreffende treindienstleider op de hoogte wordt gesteld van de rit waarbij een extra machinist de kennis van de specifieke infrastructuur inbrengt.

Artikel 4: bevoegdheden machinist versus bevoegdheden rangeerder

Bij de ILT zijn vragen binnengekomen met betrekking tot de verschillen in bevoegdheden tussen een machinist enerzijds en een rangeerder anderzijds. Hierover wordt het volgende opgemerkt.

Uit artikel 3, eerste tot en met derde lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 valt, kort samengevat, af te leiden dat een machinist met volledige of beperkte bevoegdheid bevoegd is tot het ‘besturen en begeleiden’ van spoorvoertuigen, en dat een rangeerder bevoegd is tot het ‘samenstellen en begeleiden van treinen en het begeleiden van spoorvoertuigen’. En voorts is in het Besluit spoorverkeer[14] bepaald dat voor de toepassing van de betreffende paragraaf onder ‘rangeren’ wordt verstaan: ‘op een spoorwegemplacement splitsen of opnieuw samenvoegen van treinen, dan wel in een bepaalde volgorde op een spoor of naar andere sporen manoeuvreren’.

ILT heeft in de railsector navraag gedaan hoe wordt omgegaan met de begrippen rangeerder/machinist en rangeren/besturen.
In de railsector wordt onder rangeren verstaan alle activiteiten met spoorvoertuigen die voorafgaan

[13] Stb. 2009, 368, blz. 7
[14] Nu nog in artikel 28, maar dit artikel wordt waarschijnlijk vernummerd tot artikel 29

aan of volgen op het feitelijke vervoer. Voorbeelden zijn het koppelen en ontkoppelen en het samenstellen van treinen.
Samengevat komt dit erop neer dat alle activiteiten die vanuit de cabine kunnen plaatsvinden, behoren tot de taken van een machinist, en alle taken die buiten plaatsvinden behoren tot de taken van de rangeerder. Een uitzondering op deze stelregel vormt de radiolocbestuurder: hoewel deze zich buiten de cabine bevindt, is er wel degelijk sprake van besturen en dus dient de persoon 'machinist' te zijn.

Onder het kopje 'afgeleide bevoegdheden', in artikel 11, eerste lid, van het voormalige Besluit spoorwegpersoneel stond dat personen die bevoegd waren tot uitoefening van de veiligheidsfunctie van machinist met volledige of beperkte bevoegdheid tevens bevoegd waren tot uitoefening van de veiligheidsfunctie van rangeerder. Deze machinisten hoefden niet te beschikken over een separaat certificaat van bevoegdheid als rangeerder.
In de Nota van Toelichting stond over deze afgeleide bevoegdheden het volgende:
'Deze afgeleide bevoegdheden worden mogelijk gemaakt doordat de eisen inzake algemene kennis en bekwaamheid met betrekking tot de afgeleide bevoegdheid ook onderdeel vormen van het pakket aan eisen inzake algemene kennis en bekwaamheid voor de oorspronkelijke bevoegdheid. Hetzelfde geldt ten aanzien van de eisen betreffende de medische en psychologische geschiktheid. (...)'

Inmiddels is het voorgaande niet meer actueel en is het systeem van afgeleide bevoegdheden komen te vervallen. Een machinist is niet meer automatisch bevoegd tot het tevens uitoefenen van rangeerderswerkzaamheden. Sinds de inwerkingtreding van het (nieuwe) Besluit spoorwegpersoneel 2011 op 15 november 2011, zijn de bevoegdheden van machinist enerzijds en van rangeerder anderzijds strikt gescheiden in de wet- en regelgeving. Er wordt niet meer gesproken over afgeleide bevoegdheden. Met andere woorden: de bevoegdheid van machinist impliceert niet meer automatisch een bevoegdheid om te rangeren. Dit is nogmaals verwoord in artikel 4, eerste lid, van deze beleidsregel.

Hoewel het systeem van afgeleide bevoegdheden onder de nieuwe wet- en regelgeving is komen te vervallen, is het niet de bedoeling dat machinisten die reeds ten tijde van de oude wetgeving bevoegd waren als machinist met volledige of beperkte bevoegdheid en dus tevens bevoegd waren als rangeerder, deze inherente bevoegdheid als rangeerder met de inwerkingtreding van de nieuwe wet- en regelgeving zouden verliezen. In artikel 21, eerste lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011, is als overgangsregeling aangegeven dat certificaten van bekwaamheid die op basis van het oude Besluit spoorwegpersoneel aan een machinist met volledige of beperkte bevoegdheid zijn afgegeven, geldig blijven voor de duur dat deze zijn afgegeven. Met deze bepaling is bedoeld dat 'oude' machinisten met volledige of beperkte bevoegdheid eveneens de bevoegdheid als rangeerder blijven behouden, zonder daadwerkelijk te beschikken over een certificaat van bekwaamheid als rangeerder. In deze beleidsregel is daar in artikel 4, tweede lid, invulling aan gegeven.

De stichting Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer (VVRV), die de examens afneemt van – onder andere – machinisten en rangeerders, maakt verschil tussen examens voor machinisten Reizigers enerzijds en machinisten Goederen anderzijds.
Bij de opleiding en examinering van machinisten Goederen wordt het rangeren standaard meegenomen. Deze machinisten Goederen ontvangen daarmee tevens een certificaat rangeren, waarmee vervolgens de bevoegdheid van rangeerder kan worden aangetekend op de bedrijfspas (of kan worden bijgeschreven op het bevoegdheidsbewijs van machinist; zie hierover ook artikel 2 van deze beleidsregel).
De opleiding en examinering van machinisten Reizigers voorziet niet in het onderwerp rangeren, maar aan de kandidaat-machinisten Reizigers wordt wel geleerd hoe zij treinstellen en rijtuigen vanuit de cabine moeten (ont-)koppelen met behulp van een automatische koppeling. Hoewel het koppelen en ontkoppelen van treinen wordt beschouwd als een handeling die normaliter behoort tot het domein van de rangeerder, wordt deze specifieke handeling beschouwd als een dermate essentiële handeling die een machinist Reizigers ook zelf dient uit te kunnen voeren, dat daarmee het automatisch koppelen en ontkoppelen van reizigersmaterieel wordt aangemerkt als een bevoegdheid die tevens berust bij de machinist Reizigers. Dit wordt geregeld in artikel 4, derde lid, van deze beleidsregel.

Personen die rangeerderswerkzaamheden mogen uitoefenen zijn derhalve:
- personen die als rangeerder zijn opgeleid en geëxamineerd;
- personen die onder het regime van het voormalige Besluit spoorwegpersoneel als machinist met volledige of beperkte bevoegdheid zijn opgeleid, toen het beginsel van afgeleide bevoegdheden nog bestond, en die tussentijdse herinstructies[15] hebben gehad, en

[15] Uiteraard moet ook aan andere van toepassing zijnde eisen voor rangeerder aantoonbaar zijn voldaan, bijv. medische keuring

– personen die door VVRV zijn geëxamineerd als machinist Goederen en in het bezit zijn van een (separaat) certificaat rangeerder.

Artikel 5: ontheffing personeelseisen.

Op een nog nader te bepalen moment treedt artikel 54a[16] van de Spoorwegwet in werking. Dit artikel luidt:

Onze Minister kan, met inachtneming van artikel 2, derde lid, van richtlijn 2007/59/EG, ontheffing of vrijstelling verlenen van bepalingen van paragraaf 5 van dit hoofdstuk. De ontheffing of vrijstelling kan onder beperkingen worden verleend. Aan de ontheffing of vrijstelling kunnen voorschriften worden verbonden. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over op welke hoofdspoorwegen en voor welke spoorvoertuigen deze ontheffing of vrijstelling mogelijk is.

Vrijstellingen zullen vanwege hun algemeen geldende karakter en gelet op het Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport, niet door ILT worden behandeld, maar ontheffingsaanvragen wel.[17]

ILT gaat eventuele ontheffingsaanvragen – voor zover betrekking hebbend op machinisten – toetsen aan artikel 2, derde lid, van Richtlijn 2007/59/EG (voorts: de Machinistenrichtlijn). In dit artikellid is bepaald dat lidstaten vrijstelling van de ten uitvoering van de in de Machinistenrichtlijn neergelegde maatregelen kunnen verlenen aan machinisten die uitsluitend besturen op:
a) *metro- en tramsystemen en andere light-railsystemen;*
b) *vervoersnetten die functioneel zijn gescheiden van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;*
c) *particuliere spoorweginfrastructuren die uitsluitend voor het eigen goederenvervoer van de eigenaar worden gebruikt;*
d) *baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de verbetering van het spoorwegsysteem.*

Van de gronden voor ontheffing of vrijstelling onder a, c en d kan in het Nederlandse wettelijke systeem geen gebruik worden gemaakt, want:
(ad a) metro- en tramsystemen en andere light-railsystemen vallen niet onder de Spoorwegwet[18], en personeel dat aldaar werkzaam is, hoeft dus niet aan de eisen van de Spoorwegwet te voldoen;
(ad c) particuliere infrastructuur die uitsluitend voor het eigen goederenvervoer van de eigenaar wordt gebruikt zullen in de nabije toekomst vallen onder de noemer 'bijzonder spoor'[19]; en
(ad d) op baanvakken die buiten dienst zijn gesteld gelden niet de 'normale' eisen voor machinisten; zie artikel 4, eerste lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011.

De enige grond voor ontheffing die overblijft is derhalve de grond onder b.

De ILT maakt uit vragen vanuit de spoorsector op dat er behoefte bestaat om voor machinisten die nog onder de oude wetgeving werden aangemerkt als zijnde een machinist met minimale bevoegdheid, ontheffing te verlenen van een of meerdere bepalingen van de personeelsparagraaf. Hieronder wordt nader ingegaan op de functie van machinist met minimale bevoegdheid en de mogelijkheid tot het indienen van een verzoek om ontheffing voor deze functie.

De functie van machinist met minimale bevoegdheid bestaat niet meer in het Besluit spoorwegpersoneel 2011[20]. Wel is in artikel 21, tweede lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 als overgangsbepaling bepaald dat deze machinisten nog tot 1 juli 2014 bevoegd bleven tot het uitoefenen van hun functie. De volgende mogelijkheden dienen zich dan aan.
In de eerste plaats kunnen deze machinisten worden opgeleid als machinist met beperkte of volledige bevoegdheid. In dat geval zullen zij alsnog moeten voldoen aan de eisen als bedoeld in de artikelen 2, onderdelen a en b, en artikel 3, eerste en tweede lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011. Zij zullen dan over een machinistenvergunning en bevoegdheidsbewijs moeten beschikken[21].
In de tweede plaats kunnen de betreffende functionarissen voortaan de taken als rangeerder uitoefenen, in welk geval zij moeten voldoen aan de eisen van rangeerder in de zin van artikel 2, onderdeel c,

[16] Zie Stb. 2015, nr. 9.
[17] Zie TK 33 904, nr. 3, blz. 16.
[18] Maar onder de Wet lokaal spoor, Stb. 2013, 528.
[19] TK 33 904, nr. 2, onderdeel A en nr. 3, blz. 10 e.v.
[20] De functie machinist minimaal bestond nog wel in artikel 3, eerste lid, onderdeel c, van het 'oude' Besluit spoorwegpersoneel, dat tot 15 november 2011 geldig was.
[21] Zie de artikelen 49, tweede lid, 50, tweede lid, onderdeel a, 50, derde lid, en 51a van de Spoorwegwet.

en artikel 3, derde lid, van het Besluit spoorwegpersoneel 2011.[22]
In de derde plaats kan besloten worden dat de betreffende persoon niet meer werkzaam zal zijn als machinist en evenmin als rangeerder. Mogelijk is dan alleen artikel 54 van de Spoorwegwet van toepassing.
Een vierde oplossing kan evenwel ook liggen in een verzoek om ontheffing ingevolge het voornoemde artikel 54a van de Spoorwegwet. Aangezien de ILT verwacht dat niet in alle gevallen de hiervoor genoemde drie oplossingen voldoende soelaas zal bieden om 'oude' machinisten met minimale bevoegdheid een andere functie te laten vervullen, is in artikel 5 van deze beleidsregel voorzien in een ontheffingsmogelijkheid. Een ontheffing kan voor een voormalige machinist met minimale bevoegdheid op verzoek worden verleend, indien de desbetreffende persoon spoorvoertuigen bestuurt op delen van de hoofdspoorweginfrastructuur die functioneel zijn gescheiden van de rest van de hoofdspoorweginfrastructuur. Het zal steeds van de concrete situatie afhangen of een dergelijk verzoek kan worden gehonoreerd en onder welke voorwaarden.

Artikel 6: inwerkingtreding

Rekening houdend met het beleid omtrent vaste verandermomenten, treedt deze beleidsregel, uitgezonderd artikel 5, met ingang van 1 juli 2015 in werking.
Artikel 5 van deze beleidsregel is gebaseerd op het nog in werking te treden artikel 54a van de Spoorwegwet. Derhalve wordt de inwerkingtreding van artikel 5 gekoppeld aan de inwerkingtreding van artikel 54a van de Spoorwegwet.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
namens deze,
De inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport
J. Thunnissen

[22] Zie de artikelen 49, eerste lid, en 50, eerste lid, onderdeel a, van de Spoorwegwet.